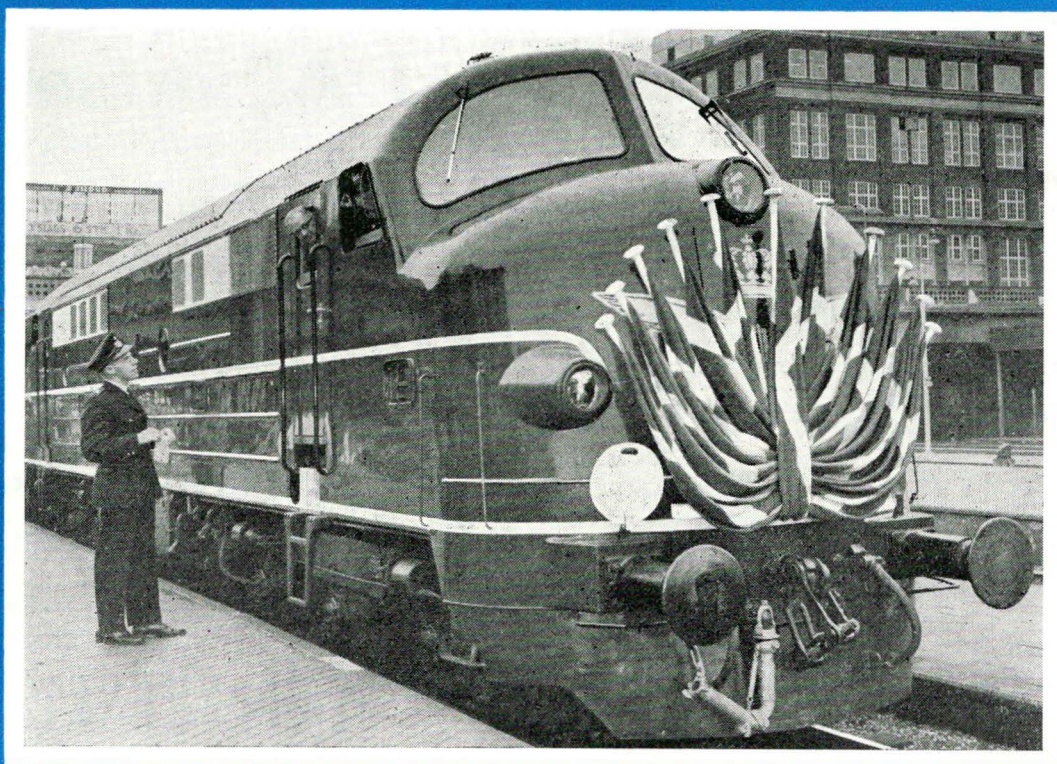


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 18 - 20. SEPTEMBER 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

FREDERICIA

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

– det moderne magasin for møbler – vi ompolstrer Deres møbler
Gothersgade 32 – Fredericia – Tlf. 822

AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 – Fredericia – Tlf. 1554

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 – Fredericia – Telf. 1006
– vi leverer det bedste brød
– vi anvender kun de bedste råvarer

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL $\frac{1}{2}$ KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

MØBELFIRMAET

Gunnar Jensen

Vestergade 35 – Telf. 575 – Fredericia

Moderne møbler for alle hjem – Gerne konto

MOZART ANDERSEN

Slagtermester

vi sælger kun 1. kl. kød-flæsk og pålæg
Bülowsvej 1, Fredericia . Telf. 1695

MUSIKHUSET

Fredericia – Tlf. 605

Kig ind, når De går forbi —

Krone Materialhandelen

v/ Daugaard Pedersen

Danmarksgade 27, Fredericia . Telf. 687

Besøg

Banegaardens Restaurant i Fredericia

ERIK HAMMELBOE

Altid en god middag – Lækkert smørrebrød

TELEFON 187 – 2755

N. G. BØGEN

JENS THUESENS EFTF.

Dronningensgade 1 – Fredericia
Telf. 871

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvøbakker

EN GROS – WILLY F. JOHANSEN – HORSENS

Uden udbetaling



Som ansat ved
D S B

kan De få en

beklædningskonto

til et beløb af

600 kr.

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

HOLSTEBRO

PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

– vi modtager bestilling på alt bagværk –

RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 – Holstebro – Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde – Spec. tapet og bygningsarbejde

TÆPPEHUSET

Grønsøvej 5 - Holstebro - Telf. 2825

HERNING



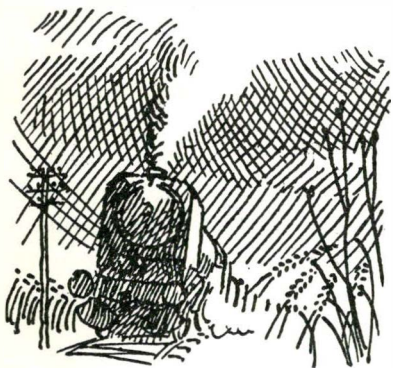
Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse

RANDERS

HULTEN SKJORTEFABRIK

Leverandør til etaterne

KLOSTERVEJ 40 – RANDERS – TLF. 3725



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 18 - 62. ÅRGANG
20. SEPTEMBER 1962



Indhold:

Om at save den gren af, man...!	287
Sygemelding	288
Tak til feriehjemmet	288
Nordisk kursus	289
Situationen	289
Århus-Randersbanen 100 år	290
Under DLF	295
Personalia	295
Nye emolumentsatser	296
Ændring i funktionsvederlaget ..	296
Nyt fra AOF	297

Forsidebilledet:

Litra MX 1045 var festlig smykket i anledning af 100 års dagen for åbningen af banestrækningen Århus-Randers.



Redaktører:

*E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.*

Redaktion og ekspedition:

*Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.*

Annonce-ekspedition:

*Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.*

*Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.*

Om at save den gren af, man . . . !

Disse spalter har tidligere givet plads for betragtninger om konkurrencen inden for transporterhvervet, og ud af en række problemer på dette område foranlediges vi til at se lidt nærmere på nogle af dem, problemer som giver et lille billede af, hvordan konkurrencevilkårene er for en af deltagerne i transportformidlingen her til lands – Danske Statsbaner.

Dette foretagende, så langt det største herhjemme, driver i tilslutning til sit jernbanenet en udstrakt færgesejlad for på naturlig måde at knytte trafikforbindelserne i de vandadskilte landsdele. Det gøres med en flåde af færger og skibe, som udmærket udfylder sin opgave, selv om de værste spidsbelastninger har givet problemer!

Men bilismen er også ekspanderet i et hurtigere tempo end alle eksperterets beregninger og forudsigelser lod forstå, både med hensyn til last- og personvognskørsel. Til tider har bilisterne derfor haft vanskelige overfartsmuligheder ved færgesejladserne, fordi den planlagte udvidelse af færge antallet fulgte forældede trafikprognoser.

Denne baggrund og tidens særkende, at man, i fælles utilfredshed og stor pengeregighed, er i stand til at etablere sig i en konkurrence om f.eks. færgesejlad, er i udviklet grad problemer for Danske Statsbaner i dag. Fremmede kapitaldannelser indarbejder tilmed sejlad ikke blot mellem dansk og udenlandsk havn, men også mellem danske havne indbyrdes og på ruter i konkurrence med den danske stats skibe.

På ruten Kalundborg-Århus har et svensk rederi følt sig foranlediget til at forbedre sine driftsindtægter ved at lade et af sine skibe fra en ikke alt for givtig rute foretage en sejlad på nævnte rute i et ophold skibet ellers havde i havn. Der er vel ikke noget at sige til rederiets initiativ. Derimod er det sværere at forstå den emsighed, de to byers styre har vist for at få etableret en parallelt løbende rute til statsbanernes, som både med »hurtigruten« og forbindelsen via Samsø giver gode overfartsmuligheder. Der er tale om at beskære statsrutens indtjeningsmuligheder, og med faldende indtægt risiko for belastning af skatteyderne, men i de to byer kan man naturligvis ræsonnere, at belastningen fordeles over alle landets skatteydere, og så vil der være lokal fordel ved mere besejling af havnene.

Der kan ingen diskussion være om, at statsbanerne har opgaver at løse på transportområdet, men der pålægges også statsbanerne en transportpligt, som andre er fritaget for. Enhver borger i samfundet må imidlertid have interesse i, at driften bliver lønnende, og det er således forkert at medvirke til at gøre driften mindre lønnende ved at give velsignelse til konkurrerende sejlad. En helt unødvendig konkurrence trafikalt set, fordi ruten i forvejen var godt dækket og endda med udbygning i vente. Det er forøvrigt ikke småsummer, der fra statens side må investeres, når en færgerute etableres eller udbygges. Der er skibsmateriellet, men også kostbare anlæg i land. Hertil stilles krav af kommunerne, men staten må betale. Skal en privatejet rute der-

Sygemelding

I tilslutning til den i pkt. 1 i reglement af 29. september 1958 om sygemeldte tjenestemænds forhold indeholdte bestemmelse, hvorefter en sygemeldt tjenestemand er pligtig at tilvejebringe de bevisligheder fra en læge, som forlanges af pågældende styrelse, skal man henstille, at der inden for statsadministrationen gennemføres følgende ordning med hensyn til tjenestemænds (og aspiranternes) sygemeldinger:

Lægeattest vedrørende utjenstydgtigheden skal sædvanligvis indsendes 4. dagen efter sygdommens begyndelse. I tilfælde, hvor tjenestemandens forudgående sygemeldingers antal og karakter taler derfor, kan styrelsen dog indkræve lægeattest ved kortere sygeperioder end 4 dage. Endvidere kan styrelsen, når omstændighederne taler derfor, fratage kravet om indsendelse af lægeattest ved sygeperioder af mere end 3 dages varighed.

For så vidt angår sygeperioder af en varighed af højst 3 dage (for hvilke der ikke undtagelsesvis har været indkrævet lægeattest) vil der af tjenestemanden ved dennes genoptagelse af tjenesten være at afgive en erklæring på tro og love om sygdommens art og varighed.



Tak til feriehjemmet

På mine kammeraters og egne vegne vil jeg hermed sende en tak for de uforglemmelige feriedage, som blev skænket os med Dansk Lokomotivmands Forenings medhjælp.

En særlig tak til formand Greve Petersen for de varmende velkomst- og afskedsord. Ligeledes ønsker vi at takke Gunner Rasmussen for hans aldrig svigtende hjælpsomhed og strålende humør.

Den store hjælpsomhed, samt aldrig svigtende kammeratskab, som gang på gang vises de svagføre fra Lokomotivmands Forenings side varmer os om hjertet og vil lyse op i de mørke stunder, som uvægerligt vil komme.

I sandhed, så længe der findes mennesker, som viser os så stor forståelse og hjælpsomhed, kan vi se fremtiden fortrøstningsfuld i møde.

Med taknemlig hilsen:

Herm. Kronenberg,
fhv. formand v. køreledn.-tjenesten.

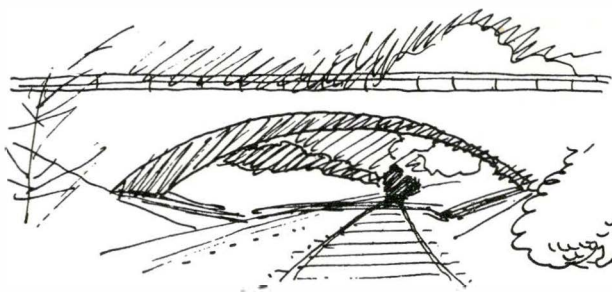
imod etableres, er der en helt anden melodi på, så er kommunerne villige til at investere.

Mangfoldige år er gået siden tanken om »Fugleflugtslinien« blev fremsat. Efter de mange år står man foran virkeliggørelsen af tanken, og mægtige millionbeløb er investeret i projektet, over 100 millioner kroner blot fra dansk side. Penge som kommer fra borgerne via statskassen, men så har man også fået en forbindelse, som forkorter rejsevejen sydpå. Det har medført, at færge-sejladsen på Vesttyskland flyttes fra Gedser, men kære, det skal ikke tages tungt, for »redningen« er på vej. Der er et norsk rederi, som vil etablere en færgerute fra Gedser til Travemünde. Der skal sejles hele året 2 à 3 gange i døgnet, og går det godt, kommer yderligere et skib til, så man kan sejle det dobbelte. Den skal nok blive populær, for her kan man have det »kolde bord«, der må falde bort på fugleflugtsliniens korte overfart.

Se, det er jo en ganske artig historie, thi ingen skal komme og fortælle, at dette ikke bliver et konkurrerende foretagende til fugleflugtsliniens overfart. Her øser staten millioner og atter millioner ud til en direkte, effektiv og rentabel rute og giver nu sin velsignelse til en færgerute, som vil tage en del af indtægter, der skulle tilflyde fugleflugtslinien. Det er måske også meningen, at den nye rute skal benytte statens færgelejer i Gedser?

Der er naturligvis et spørgsmål om udnyttelse af disse, al den stund ruten til Warnemünde er så svagt benyttet, at den i hvert fald i den nuværende situation langt fra kan udnytte færgeanlæggets kapacitet. Selvfølgelig kan man ikke se bort fra, at politiske kredse har et stærkt ønske i fortsat udnyttelse af Gedsers havneanlæg af hensyn til by og opland. Sådan er enhver sig selv nærmest lokalt, og så mener man det af mindre betydning, at det er fremmed kapitaldannelse, der trækker penge ud af landet. Her, som i Kalundborg og Århus, gør det mindre til sagen, at statens transportvirksomhed påføres en ubillig konkurrence, når man bare lokalt får en gevinst. Det staten eventuelt må svare til, skal hele samfundet jo dække.

Nu er sagen mere differentieret end den her anlagte problemstilling giver udtryk for, men der tiltrænges i adskillige forhold en mindre liberal indstilling fra statens side i transportspørgsmål. Enten denne ikke vil eller kan, så savnes i høj grad en rationel transportpolitik i det hele taget ikke blot for de behandlede færgeforbindelser. Og man får nemt indtrykket af, at der føres en protektionistisk politik overfor privatkapitalistiske foretagender på bekostning af staten selv. Man kan også være for venlig – og ligefrem logre for privat initiativ er helt unødvendigt på dette felt.



Nordisk kursus

Søndag den 26. august samledes deltagerne fra Norge, Sverige, Finland og Danmark til dette års nordiske kursus. Kl. 14,00 befordredes deltagerne i rutebiler fra hovedbanegården og til Fakse Ladeplads, hvor vi blev installeret på Hotel »Æblely«, der ejes af Folkeferie. Om aftenen holdtes åbningsmøde, hvor forretningsfører P. Madsen bød velkommen til kursus med håbet om en god og udbytterig uge.

Præsidenten for NJU, G. Kolare, var sygemeldt og i stedet bragte vicepræsidenten, lokomotivfører E. Svensson, Sverige, sekretariatets hilsen.

P. Madsen og E. Greve Petersen blev valgt som kursusledere, og med inddeling i fire grupper sluttede dagens arbejde.

Mandag den 27. holdt E. Svensson foredrag om NJU's organisation og formål med efterfølgende diskussion. Herefter gav finansminister Hans R. Knudsen forelæsning om Nordens politiske situation set ud fra danske forhold, et emne, der kunne sætte den efterfølgende diskussion i gang.

Dagen sluttede med at kursisterne stillede spørgsmål til LO's formand Eiler Jensen, og det var ikke småting, LO's formand blev spurgt om angående fagbevægelsens stilling til fællesmarkedet.

Tirsdag den 28. startede med rundbordskonferencen med emnet: Tjenestemandorganisationernes stilling i forhold til funktionærsammenslutninger. Heri deltog E. Svensson, Sverige, M. Trana, Norge, G. Widing, Finland og P. Madsen, Danmark, hvorefter kursisterne stillede spørgsmål.

Jernbanernes aktuelle situation var titlen på det foredrag, generaldirektør P. E. N. Skov holdt om eftermiddagen, hvor generaldirektøren slog fast, at jernbanerne ikke har udspillet deres rolle, tværtimod. Ligeledes her var der en livlig debat med mange spørgsmål til DSB's leder.

Om aftenene var det DSB's reklameafdeling, der skulle i ilden. Trafikinspektør M. B. Hedegaard skulle indlede over emnet: Jernbanen og reklamen. I sig selv vel nok noget tørt stof, men trafikinspektøren havde en aldeles prægtig måde at gøre stoffet levende på, så da aftenen sluttede med 2 jernbanefilm, var alle enige om, at de penge DSB bruger på reklamen ikke er spildte.

Onsdag den 29. Her startede vi fra morgenstunden med gruppearbejde, hvor de samme emner skulle behandles i alle fire grupper, og den konklusion grupperne kom til i de forskellige spørgsmål skulle danne grundlaget for en samlet diskussion dagen efter. Spørgsmålene, der skulle diskuteres, var bl.a.: Kan den politiske kamp om og mod fagbevægelsen undværes? Jernbanens stilling i forhold til andre trafikgrene. Hvorledes skal fagbevægelsen ruste sig til løsning af fremtidens opgaver, og hvorledes aktiviseres medlemmerne?

Vel nok nogle spørgsmål der kunne give anledning til diskussion og gjorde det, men i det væsentlige var der blandt deltagerne enighed. Bl.a. var det en udelt mening, at man ikke kunne undvære politik i fagbevægelsen.

Torsdag den 30. aflagde gruppelederne rapport, hvorefter diskussionen fortsatte om gårdsdagens spørgsmål. Om eftermiddagen var kursisterne på udflugt til Rødby Havn, hvor de nye anlæg blev beset med allerstørste interesse. Et enormt projekt, hvor DSB har investeret 100 mill. kr., hvortil så kommer vejarbejderne.

Aftenen sluttede med kammeratlig samvær på Æblely, og afrejsen fandt sted fredag formiddag, efter at forbundsformændene havde afrundet kurset.

I alt 6 lærerige dage, hvortil blev knyttet mange venskabsbånd til kammerater i de nordiske lande, som ikke er det mindst væsentlige ved et sådant kursus. Hotel Æblely har en dejlig beliggenhed lige ned til stranden og dertil kommer en fin forplejning, men når jeg fortæller, at dette hotel er lejet ud 11 måneder om året til kursus og kun er åben for feriegæster i juli måned, er der vel ingen, der fortænder mig i at sige, at bare dog DLF var kommet i gang med ombygningen af feriehuset, for sikke et behov der er for steder til afholdelse af forskellige kurser.

Nold.

Situationen

I Københavns Kommunalforenings medlemsblad »Absalon« skrives om situationen:

Med betydelig uro følger landets tjenestemænd de bestræbelser, der i øjeblikket udfoldes af andre befolkningsgrupper for omgående at sikre sig større indkomster eller – med henblik på den nærmere fremtid – sikre sig den bedst mulige udgangsposition for at rejse krav.

Når disse linier er på tryk, har landbruget sikret sig højere hjemmemarkedspriser, der i tiden indtil 30. juni 1963 skal give dem 200 mill. kr. i øget indtægt. Disse millioner svarer rundt regnet til en forhøjelse af producentpriserne på landbrugets produktion med 15 pct. At disse 15 pct. nok samtidig vil give forøgede indtægter til de led, der beforder landbrugsprodukterne ud til forbrugerne, er uden for enhver tvivl. Af visse »Omspriser« konstateres allerede nu, at de 6 pct.s stigning i detailpriserne, som oms'ens 9 pct. i engrosleddet skulle bevirke, nærmest tenderer mod en stigning i detailleddet på 10 pct., og man skal ikke vente sig større tilbageholdenhed i handelen med landbrugsprodukterne.

Tjenestemændene – og her må naturligvis alle andre lønmodtagere tages med – konstaterer altså, at landbruget og handelen har sikret sig en ikke ubetydelig indkomstforøgelse, for landbrugets vedkommende statsgaranteret indtil 30. juni 1963 og for handelens vedkommende så længe oms'en og de højere landbrugspriser er gældende.

Medens arbejderne på B&W, fulgt op af en række andre værfters arbejdere, mener, at oms'en og landbrugsforliget motiverer et krav om en lønforhøjelse på ikke under 75 øre i timen til alle kategorier, har andre arbejdspladser hurtigt sat kravet op til 1 kr. i

timen. Smedeforbundets formand og næstformand i Socialdemokratiet *Hans Rasmussen* synes i sin holdning til lønkravene noget mere forbeholden. På et møde nogle dage efter offentliggørelsen af B&W-arbejdernes krav udtalte han i følge et dagbladsreferat bl.a. følgende:

»- Rent bortset fra landbrugsforliget og dets virkninger bør vi ved de kommende overenskomstforhandlinger dog fra vor side understrege, at fagbevægelsens lønpolitik har afgørende indvirkninger på de muligheder, som regeringen har for at kunne fastholde den høje økonomiske aktivitet. Men fagbevægelsen har stærke erfaringer for, at hvis vi ikke tager det ud, som det er muligt i forhandlingsøjeblikket, så får vi det ikke med tilbagevirkende kraft.

Det betyder, at når vi lægger op til de kommende overenskomst-forhandlinger, skal vi gøre det på en for os selv forsvarlig, men også tilpas dristig måde. Dog ikke anderledes, end at den fulde beskæftigelse kan bevares, idet den trods alt er vigtigere end at fremkalde stridigheder, der kan give sig udslag i en åben konflikt. Vi er sikkert ved at komme bort fra den tidsalder, hvor strejker skulle iværksættes for at opnå 10 øre mere i timen.«

Dristigheden vil nok, hvis vi skal dømme ud fra tidligere erfaringer m.h.t. jernindustriens overenskomstkrav, overskygge de andre hensyn, som situationen måtte mane til at tage. Efter alle solemærker at dømme *glider* lønnen endnu for metalarbejderfagene støt opad til trods for, at mørke skyer synes at true den fulde beskæftigelse.

Der er hos lønarbejdernes repræsentanter en udpræget tilbøjelighed til ganske at se bort fra løn-glidningen. I TV-serien »I krydsild« hørte og så man arbejdsmandsformanden *Alfred Petersen* uimodsagt påstå, at hans medlemmer ved de sidste overenskomstforhandlinger fik 7 pct. lønstigning, men bag efter hentede tjenestemændene 15 pct. Her har krydsildsofret ganske set bort fra en formidabel løn-glidning forud for overenskomstforhandlingerne. Denne løn-glidning er iøvrigt fortsat også efter overenskomstforhandlingerne, så man skal ikke for-bavses over, at tjenestemændene til foråret 1963 møder frem med beregninger herover.

Vi er efterhånden som tjenestemænd blevet fuldt ud klar over, at den for så vidt forståelige misundelse, lønarbejderne i tiderne med den dårlige beskæftigelse kunne nære over for de fast ansatte tjenestemænd, synes at hænge ved også under den fulde beskæftigelse. Vi skal ikke regne med, at andre peger på den kendsgerning, at tjenestemændenes lønreguleringer altid har bestået i *à jour-føringer* i forhold til indtægtsstigningerne i samfundet iøvrigt. Det er på høje tid, at tjenestemændene i rum-len omkring spørgsmålet lønkomensation eller ej for oms'en og landbrugsforliget slår fast, at de allerede, inden disse prisfordyrende foranstaltninger overhovedet kom på dagsordenen, stod med et udækket tilgodehavende som følge af den forrige finansministers 40 portioner overenskomstillægs-diktat, et tilgodehavende som den nuværende finansminister må være forpligtet til at indfri, når der til foråret igen skal drøftes overenskomstillæg.

Tjenestemændene er ikke blinde for, at fortsatte lønstigninger til alle næppe er den bedste løsning på valutavanskeligheder, opretholdelse af fuld beskæftigelse og forøgelse af investeringerne i produktionsmidlerne, men i den foreliggende situation må tjenestemændene varsko politikerne, som står for fordelingen af sol og vind mellem samfundsgrupperne, om, at denne gang er det tjenestemændenes ret at stå forrest i køen, når der skal deles ud af det først-nævnte for tiden så sparsomme gode.

Der synes at være tilløb til oprettelse af et konjunkturforskningsinstitut, og selv om vi er vidende om, at visse politiske partier har taget afstand fra tanken, kan vi ikke se andet end, at ideen, hvis den føres ud i livet på den rigtige måde og med den rette person i spidsen, må have en fremtid for sig. Måske er det utopi at vente, at interesseorganisationerne blankt vil akceptere de slutninger, politikerne – alt efter partifarve – vil uddrage af et sådant instituts forskningsresultater, men er der tillid til instituttet, skulle der dog være en mulighed for bedre end nu at overskue den økonomiske situation og forsøge at sætte tæring efter næring.

Århus-Randersbanens 100 års jubilæum

Den 3. september var en festdag uden lige ikke mindst for de 2-300 deltagere med jubilæumstoget, selv om det på grund af det omfattende program blev en lidt anstrengende dag, – men også for de tusinder af mennesker, der måtte nøjes med at være tilskuere.

Hundreder af flag, vimpler og bannere smeldede såvel i Århus og Randers og de mellemliggende byer som på huse og gårde langs banen.

Mange fremtrædende og prominente personer fra officielle institutioner m.v. deltog i festlighederne, men det fører for vidt at nævne navne, og jeg vil nøjes med at anføre generaldirektør Skov, borgmester Bernhard Jensen, Århus, distriktschef Haldbo, Århus, og turens æresgæst, den 90-årige tidligere bladhandlerske Mine Nielsen fra Langå, som gennem 42 år havde solgt aviser på stationen.

Festdagen begyndte tidlig, idet gæsterne allerede samledes kl. 8,30 i den smukke blomsterprydede rådhusal, medens jernbaneorkestret spillede uden for på rådhustrappen. I rådhushallen var der reception, der indledtes med tale af borgmester Bernhard Jensen, der hyldede banen og mente, at trods den store konkurrence fra landevejstrafiken, ville der komme et tilbageslag for denne og give de kollektive trafikmidler en ny chance. Derpå talte generaldirektør Skov, der bl.a. sagde: Da jernbanen kom til Århus, lå banegården udenfor byen. I dag omslutter byen banegården, og efter at rådhuset også er lagt nær banen, har jeg lov til at tro, byen har taget jernbanen til sit hjerte. Byen har brug for jernbanen og kan ikke undvære den, og derfor skal vi i dag ønske, at byen og banen må stå sammen til fælles gavn.

Efter receptionen blev selskabet kørt til folkebiblioteket i rutebiler, hvor der var arrangeret en interessant udstilling, der gav et godt indtryk af byens udvikling i de 100 år, der er forløbet, siden Frederik VII og grevinde Danner kørte med det første damptog fra Århus til Randers. Selskabet blev kørt til hovedbanegården, hvor der også var arrangeret en udstilling i en af ventesalene. Begge udstillinger er bleven til ved samarbejde mellem DSB, kommunen, Randers Amtsavis og Århus Stiftstidende. Uden for banegården spillede centralværkstedets orkester.

Derefter samledes selskabet, der fyldte godt op, ved modelbaneanlægget i banegårdshallen til et af dagens højdepunkter, nemlig generaldirektør Skovs overrækkelse af en check på 10.000 kr. til borgmester Bernhard Jensen til fordeling til sociale og velgørende formål. Beløbet er indkommen ved 25-ører fra modelbanen, som kørte livligt under overrækkelsen.

Vi gik ned på perron 2, hvor jubilæumstoget holdt parat. Det havde jo været morsomt, om rejsen kunne have foregået i et af de gamle tog fra banens første år, men af tekniske grunde lod det sig ikke gøre. I stedet for gik DSB til den anden yderlighed ved at stille det mest komfortable tog, der kunne præsteres, på benene, når man ser bort fra, at der ingen førsteklases vogne var med. Toget var formeret af 6 vogne, nemlig personvognene CC 1085, 1086 og 1088 samt CL 1473 og udflugtsvognene CMR 2119 og 2121, og som trækraft anvendtes det sidste nye loko MX 1045, som lige var kommen fra NOHAB i Trolhättan og kun havde været i drift i 10 dage. Maskinen var smukt pyntet med en vifteformet flagdekoration i begge ender, og der var blomster i førerrummet. Togets personale bestod af togfører W. Andersen, loko-fører C. H. Hjorth og loko-instruktør Jacob Nielsen, alle fra Århus, og desuden medfulgte restauratør Laursen, forskellige kvindelige medhjælpere og chokoladekioskejeren.

Medens jernbaneorkestret spillede på perronen, tog gæsterne plads i toget. I udflugtsvognene sørgede bryggerierne Ceres og Thor som deres gave til jubilaren for, at gæsternes ganer blev holdt fugtige. Præcis kl. 10,30 blev der givet grønt lys, og toget satte sig langsomt i bevægelse tilvinket af hundreder af mennesker på perronen og på Bruunsbroen, og eventyrrejsen var begyndt, medens stationens store personale måtte blive hjemme og passe dagens dont, idet den normale toggang selvfølgelig skulle gå sin gang. Ved afgang og forøvrigt hele dagen igennem blev der fotograferet og filmet livligt.

I toget bød distriktschef Haldbo velkommen gennem højttaleranlægget, og overtrafikkontrollør Jørum orienterede gæsterne, og det mærkedes på hele ånden, at man virkelig var gæster, og der sørgedes for os på bedste måde både i ord og i gerning. Musikken i toget gjorde også sit til at højne festen.

Brabrand var første stop. Der var mange mennesker, og der taltes af sognerådsformanden og af fabrikant Ørntoft, der på flere foreningers vegne overrakte en smuk sølvplade med inskription til ophængning på kontoret til stationsforstander Laurits Petersen. Loko-personalet fik overrakt blomster af unge piger. Dagens mand, generaldirektør Skov,

holdt her ligesom alle andre steder takketales på DSB's vegne for den megen hyldest, og man undrede sig over, at hans taler alle var varierende og humoristiske og bar præg af et eminent kendskab til de lokale forhold, men det havde han også gode forudsætninger for, da han for 30 år siden var afløser på næsten alle stationerne på den dengang enkeltsporede bane, hvor krydsningsforlægninger hørte til dagens orden. Man kunne mærke på generaldirektøren, han var glad ved at få lejlighed til at genopfriske minder fra sin første jernbanetid. Efter at forstanderen havde ringet afgang med den gamle klokke, sprang han på toget, som fortsatte, idet vi krydsede ekspressen, tog 58, som hilste os med fløjten.

I Mundelstrup var der også mange mennesker. Over døren til ventesalen var anbragt et skilt, der viste det ældste loko fra 1862 og en moderne MY. – Der var ingen trinbræt i Søften for 100 år siden, hvorfor vort tog kørte forbi, men alligevel svigtede befolkningen ikke, idet der vinkedes livligt af en lille trofast skare. – Lidt efter var vi i Hinnerup, hvor der stod hundreder af mennesker fra byen og omegnen, idet skolebørnene, Danmarks fremtid, som havde fået fri i dagens anledning, fyldte godt op og vinkede med små dannebrogflag og råbte hurra. Her ligesom alle andre steder fik børnene karameller af unge piger i folkedragter, og unge damer fra generaldirektoratet uddelte DSB-emblemer til drengene. 2 faner paraderede, og der blev holdt 2 taler foruden af generaldirektøren, der lovpriste byen for sin smukke beliggenhed og bl.a. sagde, at den, der ikke har prøvet turen fra Hinnerup til Frijsenborg kender ikke Danmark.

Det festombruste tog fortsatte gennem det smukke høstlandskab, hvor den sene høst var i fuld gang med snurrende bindere og mejetærskere, hvis besætninger dog gav sig tid til at vinke til det flotte tog. De fleste viadukter var tæt besat af glade vinkende mennesker, som til gengæld fik et lille pift af loko-føreren. Vejret var, skønt meteorologerne havde lovet regn, henrivende. Det havde hidtil været let overskyet, mildt og stille, men nu kom solen frem, og det strålende sommervejr bidrog i høj grad til at forstærke det festlige præg over dagen.

Hadsten, som lige havde festet i 2 dage i anledning af byens 100 års jubilæum, festede videre. Kong Frederik VII med fipskæg, rytteruniform og fez samt grevinde Danner i form af forpagter Høj-Christensen og fru Betty Jul Nielsen tog imod toget, og kvinder og mænd i folkedragter skabte liv imellem skolebørnene, der råbte hurra. Flere børn troede, det var en rigtig konge og bad om hans autograf. Kongen og grevinden blev inviteret med toget, skønt kongevognen ikke var med, hvilket beklages. På banegårdspladsen holdt et »særtog«, der blev trukket af en godt kamufleret traktor. En udstillingsvogn blev tilkoblet jubilæumstoget. Unge piger uddelte blomster med silkebånd til togets gæster, og postbude i gamle dragter skabte liv imellem skolebørnene, der råbte hurra. Flere børn troede, det var en rigtig konge og bad om hans autograf. Kongen og grevinden blev inviteret med toget, skønt kongevognen ikke var med, hvilket beklages. På banegårdspladsen holdt et »særtog«, der blev trukket af en godt kamufleret traktor. En udstillingsvogn blev tilkoblet jubilæumstoget. Unge piger uddelte blomster med silkebånd til togets gæster, og postbude i gamle dragter skabte liv imellem skolebørnene, der råbte hurra. Flere børn troede, det var en rigtig konge og bad om hans autograf.

I Lerbjerg gentager billedet sig med flag, mange mennesker og tale af generaldirektøren efter sogne-

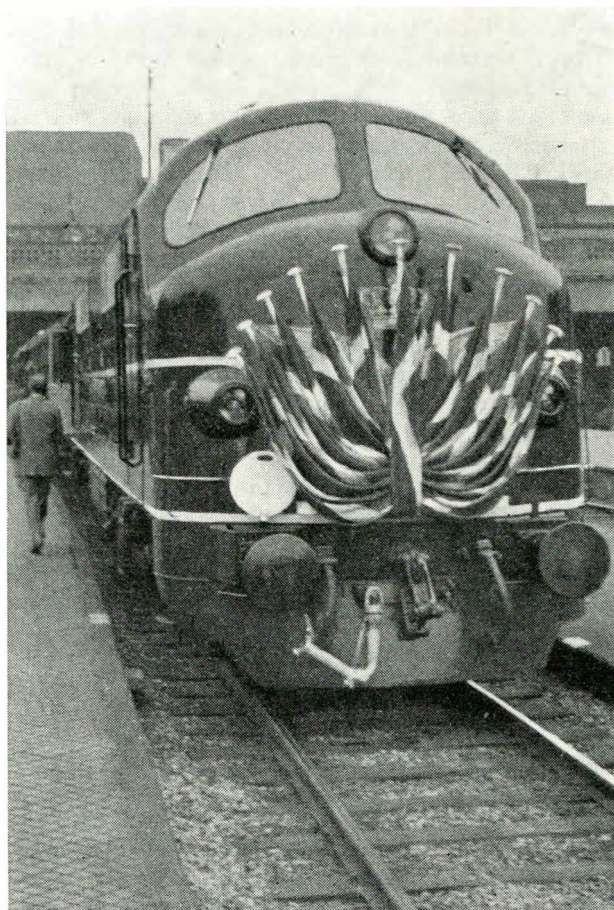


Ikke mindst jernbanemændenes egne orkestre gjorde sit til, at det blev en festlig jubilæumsdag.

rådsformand Quist Frandsen, som sprang på toget og 10 minutter efter holdt en ny tale i Laurbjerg, idet disse to byer ligger i den samme kommune. Her var masser af mennesker, og perronen var pyntet med blomster hentet fra folks haver. Her ligesom de fleste andre steder var det de mange skolebørn, der prægede billedet og hyldede jubilaren, men de har jo også meget at takke for, idet DSB hvert år befordrer hundrede tusinder af disse rundt i landet hurtigt, sikkert og billigt.

Det knob lidt for toget at holde køreplanen på grund af de lange taler, og som følge deraf ankom toget først til Langå kl. 12,06, 6 minutter forsinket. Vi blev modtaget med musik af 3. regiments musikkorps fra Viborg, forøvrigt det samme orkester, der spillede ved banens indvielse i 1862, dog ikke de samme musikere, blev der sagt. Stationen var smykket med flag, blomster og egeløv, og hundreder af mennesker tog imod æresgæsten, bysbarnet Mine, og vi andre. Efter at tog 5, der havde førsteret, var kørt, rangerede toget ind på et sidespor til et stort 3-mastet telt, i hvilket stod dækket lange smørrebrødsborde med øl og snaps, og værten var Langå by. Spisningen foregik ved smukt pyntede borde, alt imedens togene passerede udenfor. Der blev holdt mange taler. Sognerådsformand Andersen bød velkommen og fortalte træk fra banens første tid og sagde bl.a., at fodermesteren på Langågård sag-

de, det er djævelens værk, da han første gang så toget. Han understregede endvidere, at byens moderne station er i stand til at løse langt større opgaver. Generaldirektøren nævnte, at grunden til, at banen fra Århus til Randers har en noget længere linieføring end landevejen, er den, at man ved anlæggelsen ikke havde moderne maskiner til afgravning af bakker, hvorfor der måtte tages hensyn til terrænet. Han beklagede, at togene ikke holdt så længe i Langå som tidligere og omtalte, at broen over Gudenå både i 1864 og 1943 var bleven sprængt som følge af krigshandlinger. Allerede i 1910 fik stationen elektriske sporskifter og et tip-top moderne signalsystem til 1 mill. kr., noget helt uhørt dengang. Generaldirektøren anbefalede at læse i »Trap« om Langå. Byen og jernbanen føler sig knyttet sammen. DSB kan ikke undvære Langå, og byen kan heller ikke undvære os, det tager jeg som et bevis på efter den modtagelse, byen har givet i dag. – Amtmand Richard havde gransket i gamle protokoller for at finde ud af, hvad der var sket i det berømmelige år, da ildvognen holdt sit indtog i Randers amt, og det mest bemærkelsesværdige, han havde kunnet finde, var en bemærkning om, at skarpretteren havde forlangt dyrtidstillæg, men amtmanden mente ikke, det havde noget med den nyanlagte bane at gøre. Han omtalte endvidere, at landevejene befares af DSB's vingehjulsprydede røde busser og sagde, at de prustende



Jubilæumstoget klar til afgang.



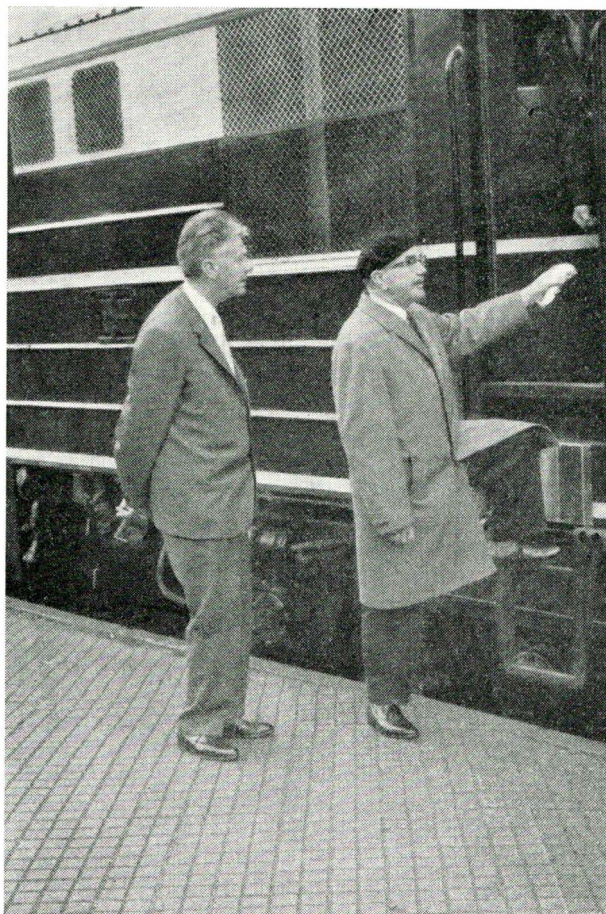
Tog- og lokomotivpersonalet i jubilæumstoget. Fra venstre togfører W. Andersen, lokomotivfører C. H. Hjorth og lokomotivinstruktør Jacob Nielsen.

loko er forbi, men til gengæld vil MY og MX tjene samfundet. – Stationsforstander Thordrup gav en historisk oversigt over stationens udvikling. Man siger, at om 100 år er alting glemt, men det passer ikke, for banen, der var en værdifuld nyskabelse, er der stadig. Han undrede sig over, at der skulle gå 15 år mellem den første bane på Sjælland og den første i Jylland. Han omtalte, at Ringkøbing amt ligefrem mente, at banen var skadelig, men såfremt banen ikke var kommen, var der ikke særlig grund for en by som Langå. Byen var den første i Danmark med sidebane, da banen til Viborg åbnedes året efter. Byens slagord i gamle dage var: Det ordner vi i Langå. – Provst Langer fortalte træk fra banens første tid og nævnte en gammel runesten, der blev funden under anlæg af banen, og som nu er anbragt ved kirken. Uddrag af kirkebogen fortæller, at plantøren ved banen bekommer sig en søn, og mange banetitler findes i den værdifulde bog, således sporskifter, bremsevogter, lokofører, fyrbøder, banearbejder og maskinpudser. – Fabrikant Friis fik ordet, men stemningen i teltet nærmede sig kogepunktet, så man næsten ikke kunne høre talerne, og gang på gang måtte der tysses på forsamlingen. Friis talte om banens betydning for den opvoksende by, og det vakte stor muntherhed, da han rettede en tak til generaldirektør Knutzen,

fordi han var kommen tilstede, men taleren opdagede dog straks fortalelsen og rettede det til Skov. – Endelig talte en gammel Langådreng, forstander Laurits Petersen, Brabrand, om minder fra sin tid i DSB's tjeneste. Da han var trafikmedhjælper i byen, betalte han kun 14 kr. i skat i kvartalet. Han fortalte, at Randers ikke var særlig glad for banen ved starten, idet der mentes, den ville slå kågtrafikken på Gudenå ud, og det har jo også vist sig at være rigtigt, da den forlængst er ophørt. Landmændene var heller ikke glad for toget, idet passagererne sprang af toget og malkede køerne. Petersen var den eneste tjenestegørende deltager, som også var med ved festen i Langå i 1912, da banen havde 50-års jubilæum. Han tager forøvrigt sin afsked ved udgangen af oktober. Jeg fik en lille sludder med ham, idet han for godt 40 år siden havde spist i pensionat hos min mor i Bred.

Medens Nordpilen i fuld fart drønedede forbi sydpå, forlod vi teltet, og til minde om turen fik vi ved udgangen af Langådreng udleveret en lille smuk maghonibakke, der på undersiden er påtrykt DSB's bomærke, vingehjulet, samt følgende indskrift: 3/9 1962 jubilæumstoget Århus–Langå–Randers 1862 1962. Det var en gave fra et Langåfirma, en flot gestus og igen et bevis på DSB's popularitet.

På Langå station beså vi en udstilling i restauranten. Gamle lygter, modeller af banegårdsanlæg-



Borgmester Bernhard Jensen, Århus, og generaldirektør P. E. N. Skov, deltog i den lange dags arrangementer.



Overalt på strækningen var stationsbygningerne udsmykket og i Mundelstrup havde man i særlig grad markeret dagen.

get i 1884 og i dag og modeller af de 2 nedbrudte næstældste broer over Gudenå, idet den ældste endnu findes og bruges af cyklister og fodgængere efter baneforlægningen, gamle fotos sås også.

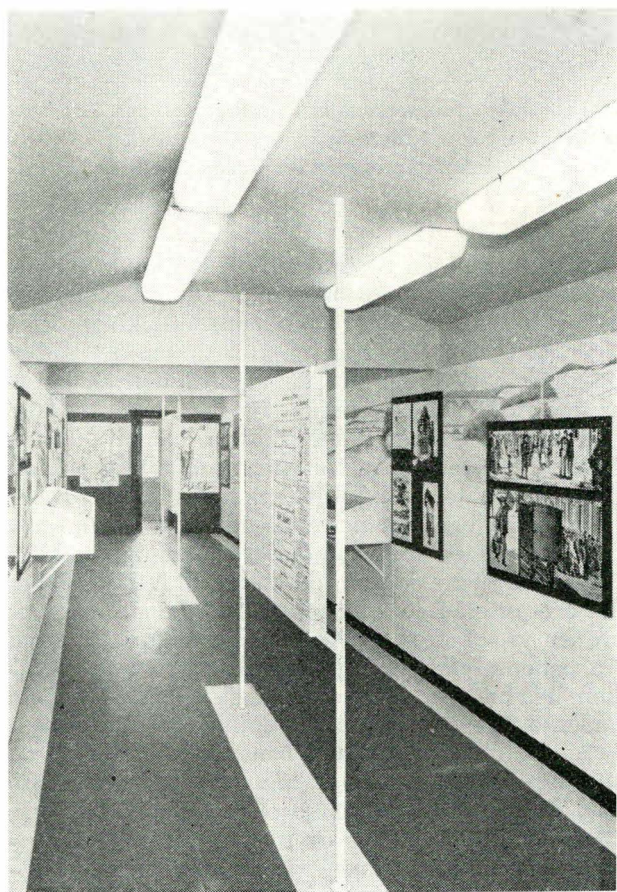
Det hyldestombruste triumftog forlod Langå kl. 14,13 og kom snart til Stevnstrup, hvor modtagelsen var særlig festlig, da det sikkert var den by, der havde gjort mest ud af jubilæet, idet stationsmester Randa og frue samt 2 trafik ekspedienter havde ofret 250 arbejdstimer ved at nymale og nykalke stationen og udsmykke den med blomster og 25 flag. Sognerådsformanden bød velkommen, og borgerforeningens formand, trafikassistent Hansen, talte, hvorefter generaldirektøren tog ordet og takkede bevæget, og overbaneingeniør Due takkede for indsatsen. Indendørs var stationen et blomsterhav, et udtryk for befolkningens nære kontakt med banen. Opholdet her blev lidt længere end beregnet, hvorfor toget ankom til Randers med 9 minutters forsinkelse, kl. 14,39. Her var mødt et par tusinde mennesker, dels på perronen og dels udenfor afspærringerne på banegårdspladsen, hvor modtagelsen skulle finde sted. På en platform spillede Scandias orkester i funklende nye uniformer.

Viceborgmester Gjøstrup bød velkommen og takkede for godt samarbejde i 100 år. Kong Frederik VII takkede for turen og ønskede statsbanerne god

trivsel i tiden fremover. Erhvervsrådets formand, direktør Poulsen, mente ligesom Århusborgmesteren, at DSB sikkert står overfor en renaissance på grund af vejenes overtrafikering. Generaldirektør Skov sagde, at Randers havde 8000 indbyggere, da banen kom til byen, 20.000 i 1900 og nu er der 45.000, og jernbanen har haft sin andel deri og vil vedblivende spille en rolle. Endelig causerede fuldmægtig Thomsen morsomt om banen i gamle dage. – Efter talerne samledes man ved et langt bord, dækket i fri luft på grund af det gode vejr, hvor Randers by var vært ved et glas vin og småkager.

3 minutter forsinket, kl. 16,13, begyndte tilbagereisen, medens det lille rangerdamploko F 688 passerede med fuld damp oppe, og der var nu lidt mere fart over feltet og mindre ophold på stationerne, da der ikke skulle holdes taler, men kun afsættes rejsende, og der var heller ikke så mange til at hylde toget som på udreisen.

På udturen havde jeg opholdt mig i CL-vognen og sprang ud af toget ved hver station for at se og høre på hyldesten, men på hjemreisen satte jeg mig ind i en af udflugtsvognene og nød tilværelsen ved et glas øl. Findes der nogen større nydelse end at sidde i et dejligt tog, der har et så behageligt løb, at det umærkeligt og næsten lydløst sejler gennem det



Foruden de stationære udstillinger på Århus bibliotek og banegård havde statsbanernes reklametjeneste tillige arrangeret en udstillingsvogn til opstilling ved bl.a. Randers banegård.

smukke landskab? Det er den bedste form for afslappelse, nydelse og velvære, og man forstår ikke, at folk ikke bliver klogere og rejser mere på denne måde i stedet for at få nerverne mere eller mindre ødelagt i en bil i den enerverende trafik på vore overfyldte gader og veje.

Amtmand Richard, borgmester Bernhard Jensen og folketingsmand Th. Mikkelsen havde på udrejsen fået lov til at køre lokoet, og medens jeg nu sad og nød livet, kom Haldbo og inviterede mig på lokoet. Herfra har man et glimrende overblik over situationen og landskabet fra det høje stade, også over det velplejede og smukke banelegeme, hvis skinne-strenger strålede omkap med solen. Skønt toget for frem med 100 km's fart, mærkes det næsten ikke, og man fristes til at sige, at det føltes som om, det sneglede sig afsted. Tog 25 og lidt efter tog 951 brusede forbi, og i Mundelstrup indtog jeg atter min plads i toget, og efter et sidste stop i Brabrand var toget atter i Århus kl. 17,20, kun 5 minutter forsinket, og hermed sluttede en rejse som næppe nogen kommer til at opleve magen til igen.

På hele turen blev der sagt mange smukke ord om samarbejdet mellem byen, egnen og jernbanen, og alle ønskede et fortsat godt samarbejde og god trivsel for statsbanerne, som det var en stor dag for, vel en af de største i deres historie, og det gode forhold til dem og deres betydning for egnen blev overalt stærkt understreget. Rejsen var en sand hyldest til statsbanerne, men det er også i høj grad fortjent.

Gid, at den store interesse, hyldest og sympati, der blev vist statsbanerne på denne store festdag, må fortsætte ind i hverdagen og vise sig på den måde, at vore baner benyttes noget mere, da deres store kapacitet jo langt fra udnyttes, og det gælder både med hensyn til passagerer og gods. Dette store geniale samfundsgode står til befolkningens rådighed med sine fine tog, der er præget af komfort, hastighed og sikkerhed. Vær med til at bevare banerne ved at benytte dem noget flittigere, det vil være til gavn for Dem selv og for banerne og dermed for samfundet som helhed. Banenedlæggelsernes tid skulle og burde snart være forbi.

Der er ingen tvivl om, at alle rejsedeltagerne var overmåde tilfreds med såvel selve togrejsen som dagens forskellige arrangementer. Det tyder adskillige replikker i alt fald på: En landmand sagde, jeg vil ud at rejse med tog en anden gang, når man får en sådan service. En anden udtalte, at det er hyggeligt at komme ud i det danske landskab på denne måde, og endnu en sagde, at det er en udflugt, der vil mindes til sene tider. Gamle Mine sagde til generaldirektøren, at det var den største dag i hendes liv. Også jeg vil med sandhed kunne sige, at det var en af mit livs største dage.

Jeg vil tillade mig på samtlige deltageres vegne at takke på det hjerteligste, fordi det blev forundt os at komme med på denne historiske eventyrrejse, og en særlig tak skal lyde til 2. distrikt og andre for de store forberedelser med turens tilrettelæggelse der bevirkede, at alt klappede, som det skulle.

O. Bøye.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. Halbro,
lokomotivfører, Århus.



Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse overfor lokomotivfører P. T. O. Christensen, Fredericia, i anledning af, at han den 9/2-62 mellem Middelfart og Kavslunde ydede særdeles effektiv indsats med hensyn til slukning af en brand i et MY-lokomotiv. Der er udbetalt ham en ducør.

Udnævnt til kørelærer i 15. lkl. i motordriften ved Fredericia maskindepot efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/9-62.

Lokomotivfører 15. lkl.:

P. H. S. A. Ovesen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelser til lokomotivfører i 15. lkl. (til tjeneste ved MY og MX) efter ansøgning i følge opslag pr. 1/9-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

G. O. J. Ørtoft, Århus H., i Århus H.

G. E. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/9-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. H. Nielsen, Randers, til Århus (lyntogsafløser).

Udtaget til tjeneste som lyntogsafløser ved Århus efter ansøgning pr. 1/9-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

S. A. Rasmussen.

N. P. Søndergaard.

Forfremmelser til lokomotivfører i 15. lkl. (til tjeneste ved MY og MX) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/10-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

C. H. Hjorth, Århus H., i Århus H.

O. Petersen (Bisgaard), Århus H., i Århus H.

V. N. Tribler, Korsør, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivmedhjælperaspirant:

K. Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (pr. 31/7-62).

Navneændring.

Lokomotivfører (12. lkl.) T. Jensen (Bo), Struer, hedder T. P. Jensen (10/7-62).

Lokomotivinstruktør (18. lkl.):

N. V. P. Petersen, R. af D. København Gb, er afskediget efter ansøgning på grund af alder i nåde med pension (31/10-62).

Lokomotivførerne (15. lkl.):

K. M. Nikolajsen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/10-62).

F. O. Holleufer, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-62).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

E. A. Clemmensen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/10-62).

N. C. Hansen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30/11-62).

G. H. Olsson, Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-62).

Pensioneret lokomotivfører E. C. Vidstrup, Suhrsvej 23, 1., Korsør, født d. 19/9-1887, er afgang ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/8-62.

Pensioneret lokomotivfører:

Søren Chr. N. Edelvold, Egeskovvej 97, Fredericia.

Aage Chr. Korsaa, Grevsensgade 7 st. th., Korsør.

Sv. Aa. Hansen (Has), Thurøvej 7, st. København F.

Byttelejlighed Ålborg - København

Haves: moderne 2½ vær. lejlighed (84 m²). Leje kr. 217,00 med varme. Indskud kr. 1250,00.

Ønskes tilsvarende i København eller nærmeste omegn.

Lokomotivfører G. B. Østergaard, Lyøgade 2, Ålborg.

Emolumenter og funktionsvederlag

Fra 1. oktober 1962 er emolumenterne og funktionsvederlaget ændret som følge af pristalstigning og nedenstående bringes rettelsesblad til lommebogens side 14 og 15.

Ydelsens art	Lokomotivpersonale						
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.		
Timepenge	1,06	1,06	0,96	0,96	0,96		
Fulde dagpenge	20,00	20,00	18,00	18,00	18,00		
Hertil natstillæg	17,35	17,35	15,25	15,25	15,25		
Tillæg for 1.—4. dag	8,70	8,70	7,05	7,05	7,05		
Nedsatte dagpenge	13,95	13,95	13,25	13,25	13,25		
Hertil natstillæg	6,05	6,05	4,90	4,90	4,90		
Køropenge	0,86	0,86	0,71	0,71	0,71		
Rangergodtgørelse	—	0,43	0,35,5	0,35,5	0,35,5		
Overarbejdspenge	—	13,71	12,41	11,79	10,97		
Godtgørelse for mistede fridage	—	109,00	99,00	94,00	87,00		
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed	^{1/80} af nettomånedslønnen inkl. stedstillæg pr. dag						
Natpenge	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75		0,75
Søn- og helligdagsjeneste	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50		1,50
For mere end 3-delt tjeneste	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20		1,20
For delt tjeneste udov. 12. time	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75		0,75
	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60		1,60
	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75		0,75

Funktion udført af	Funktion udført i						
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.	21. lkl.		
7. jkl. grundløn	324.822 ø.	485.260 ø.	859.397 ø.	1.866.740 ø.	2.598.575 ø.		
7. « 1. tillæg	226.192 ø.	386.630 ø.	760.767 ø.	1.768.110 ø.	2.499.945 ø.		
7. « 2. «	98.630 ø.	259.068 ø.	633.205 ø.	1.640.548 ø.	2.372.384 ø.		
7. « 3. «	127.562 ø.	160.438 ø.	534.575 ø.	1.541.918 ø.	2.273.753 ø.		
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	407.014 ø.	1.414.356 ø.	2.146.192 ø.		
7. « 5. «	193.315 ø.	98.630 ø.	308.384 ø.	1.315.726 ø.	2.047.562 ø.		
12. « grundløn	—	—	374.137 ø.	1.381.479 ø.	2.113.315 ø.		
12. « 1. tillæg	—	—	209.753 ø.	1.217.096 ø.	1.948.932 ø.		
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	1.023.781 ø.	1.755.616 ø.		
12. « 3. «	—	—	176.877 ø.	727.890 ø.	1.459.726 ø.		
12. « 4. «	—	—	308.384 ø.	1.266.411 ø.	1.866.411 ø.		
15. « grundløn	—	—	—	1.007.342 ø.	1.739.178 ø.		
15. « 1. tillæg	—	—	—	551.014 ø.	1.282.849 ø.		
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.	958.027 ø.		
15. « 3. «	—	—	—	456.329 ø.	633.205 ø.		

nyt

fra

AOF BREVSKOLEN



Vi ønsker mr. Knox velkommen til Norge, Sverige og Danmark.

Helt nyt engelskkursus for begyndere udarbejdet på basis af et praktisk nordisk samarbejde.

Interessen for at lære fremmede sprog er så stor som aldrig før. Flere og flere mennesker erkender nødvendigheden af at have kendskab til ét eller flere af hovedsprogene. Afstandene bliver mindre i vor moderne tidsalder, og heraf følger, at begivenhederne rykker os helt ind på livet.

Fjernsynet har måske mere end noget andet fremmet denne udvikling, og mange kender sikkert til irritation over at gå glip af en fuldstændig oversættelse af en udlændings udtalelser.

Dertil kommer, at arbejderbevægelsens internationale samarbejde i disse år intensiveres i og med drøftelserne om vort lands tilslutning til større markedsområder.

I et stykke praktisk nordisk samarbejde har AOF-Brevskolerne i Sverige, Norge og Danmark derfor fundet frem til udarbejdelsen af et helt nyt engelsk-kursus.

Kursuset – der bærer titlen »HOW DO YOU DO, MR. KNOX?« – er først og fremmest beregnet på nybegyndere, men er dog tilrettelagt på en sådan måde, at også den, der tidligere har erhvervet sig et nogenlunde kendskab til engelsk, kan få udbytte af dette nye kursus.



Kursusmaterialet består af følgende:

THE STORY, der er selve læsebogen (116 sider), skildrer en engelsk families hverdag. Bogen indeholder 20 lektioner og har foruden tekststykker, gloser og konversationsøvelser, såvel som der bagest i bogen findes særlige læsestykker, hvor eleven på egen hånd kan efterprøve sine ny-erhvervede engelskkundskaber.

EXERCISES er, således som ordet siger det, øvelsesbogen, og opgaverne i denne del af materialet (97 sider) skal løses parallelt med stykkerne i læsebogen.

Ordforrådet er 1500 ord, hvilket kan siges at være et meget stort antal, når der som her er tale om et begynderkursus. Det er dog forsvarligt når man ser på hjælpemidlerne, der hører til kursuset:

»LYDLÆRE« er titlen på et hefte (12 sider), der skulle gøre det lettere at lære den rigtige udtale.

Endelig kommer dette kursus' helt store hjælpekilde nemlig 6 gramfonplader (17 EP – 33½ omdrejning) indeholdende alle »THE STORY«'s tekststykker indtalt af indfødte englændere.

Som det vil ses, er der her tale om et virkeligt godt og moderne kursus. Det er et kursus, der i sit oplæg har taget størst mulig hensyn til, at det skal henvende sig til voksne elever.

Og så er prisen måske det mest overraskende, idet AOF – i kraft af det omtalte nordiske samarbejde – kan tilbyde korrespondancekursuset til

kr. 70,00

incl. bøger, plader, læreretelse af de ialt 20 lektioner samt porto.

Rekvirer venligst vor brochure hos:

AOF-BREVSKOLEN,
NR. FARIMAGSGADE 11,
KØBENHAVN K.

KRUSAA

Tag en karton mælk med på rejsen.

Bov Sogns Andelsmejeri
Krusaa

Smedeby Savværk og Trævarefabrik

v. J. J. Sørensen

SMEDEBY . TELF. KRUSAA 71460

B&O
FJERNESYN

RADIO-FJERNESYN

R. Paulsen . KRUSAA . Telf. KRUSAA 71296

Stedet med det største udvalg og den bedste service

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland . Telf. Krusaa 71336

GRAASTEN

Gå først til „**IMPORTØREN**“

Nygade 9 . Graasten . Telf. 51434

... et godt sted at handle!

ERVIN SIEVERTSEN

Havnegade . Graasten . Telf. 51455

ALT I KOLONIAL - KONSERVEN - VINE - TOBAK

Husk vor ekstrafine Tingleff kaffe

Hos vor BAGER finder De et rigt udvalg i lækre kager
Specialitet: Fødselsdagskringler og kranskager

J. P. Hansen, Nygade 20, Graasten . Telf. 51420

MALEREN KOMMER –
VINTER OG SOMMER

J. JONASSON

Havnegade 11, Graasten . Tlf. 51554

BRANDE

SLAGTERMESTER

B. SØRENSEN

Torvet, Brande . Tlf. 167

Esso Servicestation

Th. Christensen
Vejlevej

Telefon Brande 334

Sønderjysk Lampeforsyning

v. Fr. Christensen

STATIONSVEJ 2 . GRAASTEN

Telefon 514 40

Cykler . Knallerter . El-artikler
Radio en gros

**EMIL LORENTZENS
AUTO-VÆRKSTED**

Nørreg. 10 . Brande . Tlf. 305

Autoriseret Domi Forhandler

Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn . Tømrermester

Telf. 342



**BRANDE OG OMEGNS
ANDEL SVASKERI**

Brande Telefon 373

TØNDER

Fotohandel - Atetier

BRDR. LØKKE Tønder.

TØNDER KIOSK

v. K. RASMUSSEN

STOREGADE 21 . TØNDER

Telf. 21204

Alle dag-
og
ugeblade!



BP Tønder Depot

v/ A. Møller Jensen

Vestergade 31 – Tønder – Tlf. 2 11 80

Deres direkte olieledning

Peter Jacobsen

FARVEHANDEL

Farver . Lakker . Tapet

Storegade 16, Tønder . Tlf. 22368

ANDERSEN & NISSEN

BØGER . PAPIR . KUNST

Storegade 26, Tønder . Tlf. 21342

Den hyggelige boglade med
de mange bøger!

Tønder Tandteknik

v/ H. A. Grubich

Østergade 9, Tønder . Telf. 21703

**Tønder Andelsslagteri's
Udsalg**

Vestergade 72, Tønder . Tlf. 21730

JOHS. ANDERSEN

BLUSER . NEDERDELE

BØRNEKONFEKTION

Vestergade 3, Tønder . Tlf. 21120

ARNOLD PETERSEN

BAGERI OG KONDITORI

Vestergade 38, Tønder . Tlf. 21470

Vi anvender kun 1. kl. råvarer!

BRDR. HANSEN I/S

URE . OPTIK

GULD- OG SØLVVARER

Storegade 23, Tønder . Tlf. 21232

**BLENNERS
DAMPVASKERI**

Skihbrogade 2, Tønder . Tlf. 22268

Svend Kirchheiner

når det gælder elektriske
installationer!

Vestergade 7, Tønder . Tlf. 22045

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

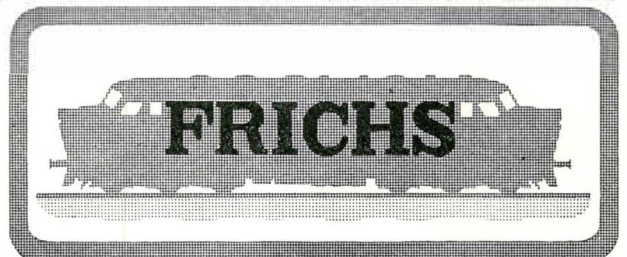
Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsførelse, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S



Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID
Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe
PFAFF symaskiner
ved Johs. Lund
Vissingsgade 5, Vejle. Tlf. 3163. (Pfafl Service System)

Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm
Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061
Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)
- vi indbinder gerne Deres fagblad
Tønnesgade 9 - Vejle - Telefon 1003

Malte Vestergaard & Co. A/S

Autoriseret  Forhandler
Dæmningen 23 Vejle
Telf. 1100

A/S MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13 . Vejle . Telf. 840
Gravmonumenter - Marmorvarefabrik

NÆSTVED

Kør sikkert med TAXA

der er altid moderne vogne ved
BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 72 40 01

Salon FEMITA

salon for den moderne dame
moderne hårpleje - formskæring - permanent
Skellet 1 - Næstved - Telf. 72 27 81



OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Käiersvej 3 - Næstved - Telf. 72 06 27

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres
Tilbud gives gerne

MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 72 06 51
*- moderne møbler til moderne hjem
- vi er altid til tjeneste*

ESBJERG

I. MØLLER THORGAARD

GULD - SØLV - URE - OPTIK
Kongensgade 75, Esbjerg . Telf. 29477



Det førende Schweitzerprodukt

Symaskiner

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485

LANGAA

Anker Knudsen

Malermester
Tapet- & Farvehandel
Bredgade 21. Telefon 175 . Langaa

Aage Pedersen

aut. installatør
Telf. Langaa 203

Erik Lauridsen's Køreskole

Villavej 39
**Bil, omnibus og m. c.
samt rutinekørsel**
Nye Rekorder u. fører . Tlf. 202

LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og
tirsdag og bringes fredag og lørdag
Kitler og dåbskjoler udlejes
De ringer - vi henter og bringer overalt
Henny og Max Baarup
Telefon Langaa 180

N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ . TELEFON 48
Forhandler i Citroën
Alt i maskinreparationer
Moderne styretøjsprøvestand
Hjulafbalancering
BENZIN . OLIE . GUMMI

DSB's personale anbefales:

Chr. Mouritzen

Vognmands- og Flytteforretning
Væthvej 32 . Tlf. Langaa 111

SØNDERBORG

Pfaff-Service System

v. V. Damkjær
St. Rådhusgade 2 - Sønderborg - Telf. 22471
Pfaff symaskiner - Vaskemaskiner - Køleskabe

... *De spiser godt og billigt på*

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28
Telefon 2 29 12

Schuld't's konditori

BYENS BEDSTE BAGER
Sundsgade 2 - Sønderborg
Telf. 2 40 58

STRUER

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

STRUER . Tlf. 119

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

H. Grønnes Eftf.

ved K. Jochumsen
Østergade 23 . Struer
Telefon 5 11 44



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christensen
Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33
Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselolier

Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

Frederiksbjerg Tæppehus

FREDERIKS ALLE 104 – AARHUS – TELF. 3 17 47

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!

Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

PADBORG

Tøj til hele familien

TEXTILHUSET

Nørregade 38 . Padborg . Telf. 73467

P. G. PETERSEN

Alt i Kolonial - Konserves - Vine - Tobak

– og så har vi kaffe for kendere

Jernbanegade . Padborg . Telf. 73324

Padborg Tapet- & Farvehandel

Nørregade 14 . Padborg . Telf. 73243

... mal og bevar, hvad De har

W. Kückelhahn

GAS . VAND . SANITET . CENTRALVARME

Oksevej . Padborg . Telf. 73313

Graasten Andelslagteri's Udsalg

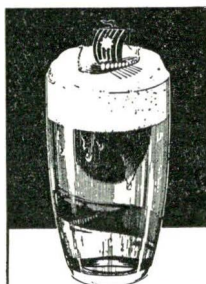
Vi har alt i 1. kl. Kød . Flæsk
Pålæg . Salater

Nørregade, Padborg . Telf. 73303

VARDE

BALLESGAARD BLOMSTER

Varde . Tlf. 618



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespremie*

Prix d'Honneur

Belgien 1958



J. Foged's Kulimport

Torvet 9 . Haderslev . Telf. 23431

Eneforhandling af
VEEDOL's brændselsolier

HADERSLEV

Ny Tandlægeklínik

Nørregade 52 (Rutebilstationen)

Kons. kl. 10-12 og 14-17

Tandlæge Henrik Østerby

Haderslev – Telf. 2 50 00

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

»Køb det hos

Schow

lige i nærheden«

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET ½

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætter-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Kalundborg

Fællesbageri

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

NYBORG

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte salg fra Drivhus.* Ingen Butikleje - derfor billigste Priser.

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskiviping

Nyborg Liggistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besøger alt vedr. Begravelse

el. Ligbrænding. Grdl. 1897.

v/ Slottet . Tlf. 171

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG – TLF. 111, 2 LIN.

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

lad vaske ude,

Nyborg Centralvaskeri

Dronningensvej 26, Nyborg. Telf. 199

½ C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

KOLDING

Bendixen Brilller

Søndergade 16

Kolding . Telf. 2777

JASON

Lædervarer og Rejseudstyr

vi har stort udvalg i Kuffertter - Mapper - Visit- og Dametasker

Østergade 6-10 . Kolding . Telf. 450